Comisión de Industria, Energía y Minería
S/C

Versión Taquigráfica N° 2167 de 2009

UNIÓN DE VENDEDORES DE NAFTA DEL URUGUAY

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 15 de setiembre de 2009

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señora Representante Sandra Etcheverry.
MIEMBROS:	Señores Representantes Hebert Clavijo, Mauricio Cusano y Álvaro Delgado.
INVITADOS:	Por la Unión de Vendedores de Nafta del Uruguay, señores doctor Héctor Parrella, Presidente; ingeniero Eduardo Álvarez, Gerente General y contador Gonzalo Carbajales, Prosecretario.

SEÑORA PRESIDENTA (Etcheverry).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir al Presidente de la Unión de Vendedores de Nafta del Uruguay, señor Héctor Parrella, al Gerente General, ingeniero Eduardo Álvarez y al Prosecretario, contador Gonzalo Carbajales.

El 11 de setiembre de 2009 la Unión de Vendedores de Nafta del Uruguay envió una nota a la Comisión que dice: "[...] La UNVENU" Unión de Vendedores de Nafta "se presenta ante Ud. y la Comisión que preside, para pedir ser recibidos a la brevedad.- Motiva este pedido y sobre todo su premura la situación creada por la petrolera ESSO, debido a la no renovación de contrato, con una estación de servicio de la zona de Lezica, con la consecuencia negativa que esto trae aparejado, ya sea por el antecedente creado en las relaciones comerciales existentes entre petroleras y estaciones de servicio, como también por la forma indeseada de terminación del contrato, sin existir ninguna indemnización.- Sin otro particular, y esperando de Ud. una pronta respuesta, la saludamos muy atentamente.- Héctor Parrella y Daniel Añón, Secretario".

Obviamente, en virtud de que en el día de hoy finaliza la Legislatura y comienza el receso parlamentario, tratamos de contemplar la solicitud con la mayor prioridad posible.

SEÑOR PARRELLA.- Agradezco la deferencia y la celeridad de la Comisión, porque este tema nos preocupa mucho, nos tiene en ascuas, aunque estamos intentando encontrar una solución.

Diría que el sistema de distribución del país consta de dos grandes partes. En primer lugar, no creo que en América Latina exista un sistema mejor que el nuestro; siempre ha funcionado y asegura o aseguraba a todas las partes una cierta certeza jurídica.

En segundo término, tiene un defecto hoy constatamos que es importante, porque este sistema está atado con alambras. Es decir, siempre se manejó el sistema en base a entendidos y cosas que se hacían por el uso y costumbre, y las reglamentaciones, que eran muy "lights" si se me permite la expresión, siempre las manejó ANCAP. No existe una verdadera legislación en este sentido.

Nosotros siempre luchamos por tener alguna legislación que contemplara a todas las partes, pero también debo decirlo a fuer de ser sincero cierta defensa, porque históricamente los contratos que nos unieron con las distribuidoras mayoristas fueron de adhesión total, ya que todos los derechos los tienen las distribuidoras mayoristas y los perjuicios y obligaciones las tenemos los dueños de las estaciones de servicio.

Por eso, en el 2003 se promulgó un decreto en el que se establecieron ciertos lineamientos para el relacionamiento entre todas las partes que comprenden la distribución, llámese ANCAP, distribuidoras, fleteros, compañías distribuidoras. Dicho decreto fue impugnado por las compañías distribuidoras, ya que a su entender había algunos aspectos que flechaban la norma a favor de las estaciones de servicio.

El Tribunal de lo Contencioso Administrativo, después de dos o tres años, desestimó el recurso de las distribuidoras y se puso en funcionamiento la reglamentación del decreto. Esto correspondía a la URSEA, que contrató personal y expertos para hacer la reglamentación, se reunió con absolutamente todas las partes, escuchó todos los problemas que planteaban las diversas partes que hacen a la distribución y, finalmente, cuando estaba a punto de alumbrar la reglamentación, prácticamente un día antes de publicarla en la página, recibió desde Ginebra la comunicación de que el decreto quedaba sin efecto y se derogaba. Eso creó un vacío legal que trajo como consecuencia estos problemas que estamos teniendo.

En el momento actual hay una estación de servicio ubicada en la avenida Lezica los señores Diputados habrán sentido hablar de ella que tiene su contrato finalizado con la compañía distribuidora ESSO.

La compañía ESSO, en aras de mejorar su perfil de distribución y con el afán de hacer más dinero en definitiva, todos estamos para eso, quiere trasladar esa estación de servicio sita en Lezica, con la particularidad de que no lo hace con la persona que está al frente de la misma.

La Compañía ESSO, después de muchas conversaciones no vale la pena relatar todas las idas y vueltas que hemos tenido, sostiene que el perfil de la persona que está en Lezica no le sirve para el nuevo emprendimiento, y que pretende hacer una nueva estación de servicio poniendo a otra persona al frente. Por lo tanto, estaría dejando a un operador que tiene veinticinco años en el negocio con una mano atrás y la otra adelante

Esto no ha sucedido nunca en toda la historia de la distribución del país, porque siempre las compañías o los nuevos operadores compensaban a los operadores que dejaban de trabajar en el negocio. Existe un fondo de comercio que entendemos debe ser reconocido. Por esa razón, estamos haciendo absolutamente todas las reuniones y entrevistas que podemos esta es una de ellas para tratar dos puntos.

En primer lugar, que se vuelva a reglamentar la distribución. Yo diría que lo más fácil sería que el famoso Decreto Nº 556/03 se convirtiera en un proyecto de ley que se presentara al Parlamento para su discusión.

Yo sé que las compañías distribuidoras están en contra de algunos puntos que establece el Decreto, pero después de conversar con ellas, sé que son temas menores y que su aprobación dejaría satisfecho, por lo menos, a gran parte del sistema de distribución y con las cosas claras para saber cómo deben manejarse.

Eso es en resumen lo que puedo decir del tema. El petitorio concreto es que se reglamente y que se tomen cartas en el asunto, porque entendemos que ese estacionero no puede quedar desprotegido. Nunca ha pasado esto en la historia de la distribución en el país.

Además, sabemos que hay dos o tres traslados que se están manejando y tememos que se pueda producir ese tipo de situaciones. Aclaro que no estamos acá negando la parte legal del tema. Allí se produce un divorcio entre la compañía y el operador, y cuando ello ocurre, las partes tienen que separarse; no cabe absolutamente la menor duda. Lo que ocurre es que nosotros entendemos que esa separación debe tener, de parte de la compañía o del nuevo operador que se va a trasladar, una compensación para el operador que deja de trabajar en el negocio después de veinticinco años o los años que sea.

Trajimos varias copias del Decreto para que los señores Diputados cuenten con él. Luego leeré dos o tres párrafos que hacen a la cuestión que estamos hablando.

Concretamente, estamos pidiendo que las estaciones de servicio puedan cambiar de sello. No queremos que haya estaciones blancas. No sé si los señores Diputados saben cómo funciona el sistema de distribución, pero en algunos países hay estaciones que no tienen sello. Despachan el combustible, que consiguen como pueden y quieren, lo que no les da absolutamente ninguna seguridad al consumidor.

Al respecto, el Decreto dice expresamente: "No se habilitarán estaciones de 'bandera blanca'. La distribución oficial" ANCAP "abastecerá, en condiciones usuales, a minoristas que queden sin contrato con otras distribuidoras, no mediando insolvencia, fraude u otros incumplimientos.- Las contrataciones entre los propietarios de estación y los titulares de sello se pactarán con plazos no superiores a cinco años (...)".

Nosotros pedimos esto porque a veces las compañías piden contratos a veinticinco años o a quince, a pesar de que a veces tienen contrato de distribución con ANCAP por uno o dos años. A veces también hacen contratos a seis meses so pretexto de que si no se hace reformas en la estación de servicio, se los echa. La realidad es que el sistema ha funcionado bien, pero atado con alambres y en cualquier momento puede caerse porque, francamente lo digo de todo corazón, estamos a expensas de los caprichos del jerarca de turno que ocupe una posición de poder o, eventualmente, de políticas de compañías distribuidoras que no tienen absolutamente nada que ver con las políticas que se implementan en materia de distribución de combustibles en Uruguay.

En el Decreto también se establece que "[...] Los distribuidores estarán obligados a no oponerse al cambio de sello de los minoristas al vencimiento del plazo o al pago de desistimiento, no mediando dolo o graves incumplimientos. [...]". Quiere decir que si yo me comporto relativamente bien puedo cambiar de sello, si alguno me acepta, o puedo desistir y llevarme una compensación, a fin de terminar con el negocio de forma decente.

No tengo más que decir. Estamos dispuestos a contestar todas las preguntas de los señores Diputados. Nuevamente, les agradezco de todo corazón que nos hayan recibido.

SEÑOR CARBAJALES.- Este Decreto de 2003 persigue, básicamente, la defensa de la parte más débil, que en estos casos son las estaciones de servicio. En realidad, la aprobación del Decreto fue revolucionaria porque, teniendo en cuenta el poder que en general tienen las compañías, es difícil que se hagan estas cosas. Se estudiaba al detalle el funcionamiento del mercado de combustibles, porque estos temas son bastante delicados; se trata de mercados regulados, que operan de modo muy distinto a otro tipo de negocios. A partir de la vigencia del Decreto esperamos la reglamentación por parte de la URSEA; todas las gestiones de la Unión de Vendedores de Nafta del Uruguay apuntaron a este objetivo desde 2003. Siempre nos quedó una duda al respecto, porque la URSEA podría reglamentar estas cuestiones sin contar con un decreto; sin embargo, contrata gente, durante un año y pico trabaja en el tema, recabando distintas opiniones; elabora una reglamentación para el mercado de combustibles, nos pide que demos nuestra opinión al respecto, y cuando está a punto de terminar el proceso, se deroga el Decreto que establece que la URSEA debe incorporar a ese reglamento determinadas cuestiones.

Lo planteo, sobre todo, para comentar el espíritu del Decreto, que es la defensa de las estaciones frente a la situación que mencionaba el señor Parrella, que se da en virtud de esos contratos que todos firmamos porque es la única manera de entrar en el negocio. La idea es que haya pautas para que no haya que negociar porque ya están escritas en un reglamento. Eso es lo que buscamos; ese es el tema de fondo. Si ese reglamento se hubiera aprobado, no enfrentaríamos la situación que se está dando hoy.

En definitiva, el gran paso sería que se estudiara este complejo tema y que las soluciones tuvieran rango legal, a efectos de evitar este tipo de situaciones y de que las normas estén claras.

SEÑOR CUSANO.- Quiero despejar algunas dudas porque, si somos reelectos, en el futuro podríamos trabajar en un proyecto de ley en este sentido.

Uno no puede instalar una estación de servicio donde quiera, por capricho; se hace un estudio de mercado, se analiza la viabilidad del proyecto y luego se decide la ubicación, cualquiera sea el sello de que se trate. Me

viene a la mente algo muy cercano. Yo vivo en Barros Blancos y sé que el famoso "El Capellán", del kilómetro 19 de la Ruta Nº 8, iba a morir si no se trasladaba enfrente a Zonamérica, donde confluirían todo el flujo de tránsito y los servicios, inclusive a través de la perimetral que une los accesos a Montevideo.

En primer lugar, quisiera saber si les llegaron noticias acerca de un estudio de mercado que justificara el traslado de esa estación de servicio.

Por otra parte, más allá de las garantías que cada uno tiene en virtud del contrato, si termina la relación contractual, ¿se llama a nuevos interesados o yo, que hace 20 años que estoy trabajando en el sector, tengo alguna preferencia por la continuidad en el servicio?

Me quedó flotando la idea de que algo era inconveniente para los planes trazados o que el perfil no correspondía. ¿Qué perfil se requiere para hacer viable una estación de servicios que viene funcionando desde hace 20 años? ¿Cómo aseguramos la continuidad? ¿Cómo aseguramos que nos permitan el crecimiento y el desarrollo para acompasar los tiempos?

Honestamente, no había leído el Decreto ni conozco al dedillo el funcionamiento del sistema en otro momento ahondaremos mucho más al respecto, pero quería formular estas preguntas para saber cómo se hace para que alguien continúe el proceso de crecimiento junto con las distintas marcas.

SEÑOR PARRELLA.- Lo primero que tengo que decir, la primera salvedad que debo hacer, es que es un hecho aceptado por absolutamente todas las partes que en el país sobran estaciones de servicio. Hay entre 70 y 100 estaciones de servicio que, hoy por hoy, no tienen razón de ser o, por cuestiones de ubicación u otros motivos, no son rentables. Por lo tanto, digamos que no habría necesidad de abrir nuevas estaciones de servicio. Lo que se puede producir son traslados. Los traslados, en definitiva, los puede solicitar solamente quien tiene el contrato de distribución, que son las compañías distribuidoras mayoristas; yo, si quiero trasladarme, no lo puedo hacer. La que tiene que pedir el traslado es la compañía mayorista que hace el estudio.

Además, hay algunas cifras que hablan de alguna apertura de estaciones de servicio en algún lugar determinado cuando el crecimiento es tan grande que amerita dicha apertura. Entonces, en ese caso se llama a licitación. El decreto dice: "La instalación de nuevas bocas de expendio de combustibles líquidos, se regulará con un criterio gradualista en concordancia con el incremento de la demanda respectiva, respetando las restricciones de seguridad, ambientales y urbanísticas. Se tomará como base el consumo normal del año 1999, y la habilitación de nuevas bocas se hará en proporción al aumento de dicho consumo.- Cumplida la mencionada condición de base para la instalación de nuevas estaciones, podrá habilitarse una apertura " es decir, una estación nueva "si, al hacerlo, las estaciones existentes en la región respectiva no venden menos de 300.000 (trescientos mil) litros de consumo en promedio mensual, o se da la inexistencia de bocas para satisfacer una demanda mínima en esa región". O sea que aquí está explicitado perfectamente cómo es la apertura de nuevas estaciones de servicio.

En cuanto a los traslados, es la compañía distribuidora la que los solicita. Francamente, no le puedo negar a la compañía distribuidora, aunque no me guste, la facultad de elegir con quién quiere trasladarse. Voy a poner el ejemplo que utilizó el señor Diputado Cusano de la estación de El Capellán, en camino Maldonado. El Capellán tenía una estación de servicio muy pequeña, viniendo hacia Montevideo a mano derecha, el piso no me acuerdo si era de tierra pero no debía andar muy lejos de eso. Ahora se plantea un traslado a los efectos de aumentar el consumo y de mejorar la atención en la zona; va a pasar para el lado de enfrente, es decir, va a ser de salida, del lado izquierdo y en lugar de tener 200 metros va a tener 2.500 metros y treinta y cinco surtidores. De repente a El Capellán no le dan las fuerzas o no tiene el perfil para atenderla. Yo no lo conozco, es socio de la gremial y es una persona muy bien, pero, de pronto ya está cansado porque tiene treinta años de trabajo y se precisa una persona que tenga más empuje. No sé, no quiero entrar en esas disquisiciones. La realidad es que de repente la puede poner otro, pero El Capellán tiene que ser compensado. Esto es lo que reclamamos y hasta ahora ha sido así.

Voy a poner un ejemplo. En el Aeropuerto hay una estación que se cerró porque el concesionario de esa terminal dijo: "Acá no quiero más la estación de servicio". Entonces, se cerró y va a ser trasladada. Es una estación ANCAP que va a ser trasladada para enfrente, con otra persona. Perfectamente, DUCSA o ANCAP podrían haberle dicho al operador: "Lo lamento mucho, acá no tenemos nada que ver en este tema porque la

empresa concesionaria del Aeropuerto no quiere más la estación de servicio, nos pidió el predio; lo lamento mucho, adiós". Sin embargo, le dieron trescientos mil dólares para que se retirara decentemente después de estar cuarenta años ahí. Además, todavía tenía contrato vigente. Con esto quiero mostrar el comportamiento disímil entre una compañía y otra.

Nosotros no queremos eso, queremos algo que esté establecido y se pueda desarrollar normalmente.

SEÑOR CARBAJALES.- Cuando se plantea un traslado, la práctica normal es que se le plantee primero al dueño de la estación. Pero, si la estación es chica, bajó mucho la venta y el dueño se dejó estar, el traslado es una inversión muy importante, es hacer una estación grande y muchas veces la persona no la puede hacer por motivos económicos. Si está con condiciones de hacerlo, en el 99,9% de los casos se mantiene el operador. Se le dice: "Mirá, estás en este lugar, no funciona, cumplimos los reglamentos de traslado y hacemos una estación en estas condiciones". Si el operador dice: "Sí, tengo plata", se le otorga el traslado. Es muy raro que a alguien le digan como ocurrió en este caso: "No; no podés hacerlo". Si el operador dice que no le sirve, se hace una venta en un acuerdo común y corriente. El que vende la estación sale satisfecho porque tiene su indemnización porque no puede seguir en el negocio, y, por otro lado, se va a construir una estación nueva, más grande y más linda con otra persona.

Es decir que este tema, en líneas generales, no ha sido un problema. Durante el tiempo que he estado en la Unión de Vendedores de Nafta no he visto que se haya presentado un problema como este. Es algo que en la práctica comercial está bastante claro.

SEÑOR CUSANO.- Como se mencionó que todos están contestes con que hay estaciones de servicio de más, yo quería aclarar que existen cuatrocientas ochenta estaciones de servicio en el país.

Por otra parte, quisiera saber cuál es el promedio de las estaciones de servicio y de esta en particular, y si eso ameritaría una modificación.

Además, quiero aclarar que el decreto fue derogado. Hoy hablamos de cosas que dice, pero la realidad es otra totalmente distinta, porque el decreto no existe.

SEÑOR DELGADO.- Antes que nada quiero saludar y agradecer la presencia de la delegación. Por un problema personal llegué tarde y pido disculpas.

Creo que hay dos temas planteados. Uno tiene que ver con la sensibilidad social que generó el cierre de una boca que, por los datos que tenemos, no es tan chica, sino mediana. Yo he recorrido la zona, estuve con los vecinos de Lezica y de Melilla que juntaron seis mil firmas para entregar en ANCAP y tengo una copia en mi poder. Es la única boca que hay en Lezica y Melilla en lo que tiene que ver con expedición de combustible para la producción, para el transporte doméstico y querosén al por menor. En la zona hay muchas personas mayores y les costaría mucho trasladarse a la estación más cercana, que está en Colón, sobre la avenida Garzón.

Ese es el tema social: se trata de una boca que se le venció el contrato, el sello definió cambiarlo y la gente está bregando para que no se cierre y no se traslade.

Otro de los temas tiene que ver con lo comercial, es decir, el mercado de regulación de venta de combustible a través de las estaciones de servicio, con los contratos vigentes, si hay o no indemnización y si el sello le va a dar o no la preferencia al concesionario actual, cosa que en este caso excepcionalmente parece que no. Además, hay una especie de vacío legal, en función de que se hace referencia a un decreto como decía el señor Diputado Cusano que ya no existe más, está derogado, con lo cual no hay nada. Estamos en la peor de las hipótesis; hay un vacío legal con respecto a la posibilidad de cambio de sello, de indemnizaciones; todo el mercado de venta de combustibles está ante un gran vacío legal, lo que puede tener consecuencias hasta jurídicas.

Quizá sea una buena oportunidad para generar un ámbito a fin de que de una vez por todas se regule el tema teniendo en cuenta el decreto derogado u otro, que es lo más importante para dar certezas y garantías a los

operadores y a la gente, y evitar el sobredimensionamiento o el subdimensionamiento.

El tercer tema que quiero plantear tiene que ver con una información que salió publicada el domingo en el diario "El País" vinculada a temas municipales. Me gustaría que hicieran algún comentario al respecto.

SEÑOR PARRELLA.- Con respecto a la pregunta del señor Diputado Cusano, el promedio de venta de las estaciones de servicio en el país en el momento actual está en el eje de los 210.000 litros. El promedio se da por la venta que hace ANCAP en las estaciones de todo el país y después divide por el número de estaciones; es un promedio matemático total.

Con respecto a la estación de Lezica, hay versiones encontradas. Hay quien habla de 110.000 litros, hay quien habla de 130.000 litros y hay quien habla de 145.000 litros mensuales. Vamos a suponer que vende 130.000 litros por mes. En principio, está por debajo del promedio. Hay que tener en cuenta que el promedio es mentiroso, ya que se hizo a los efectos de pagarnos el trabajo que realizamos por vender combustible. En realidad, tendría que haber una media, porque de las 480 estaciones de servicio que hay, 50 están en el promedio, 40 están por encima del promedio, 20 están muy, pero muy, por encima del promedio, 180 o 200 están por debajo, y hay 50, 60 o 70 que venden menos de 100.000 litros. Quiere decir que el promedio, a los efectos de esa determinación, no es algo muy certero.

De acuerdo con el decreto ya sé que fue derogado, no es necesario que haya una estación de servicio en la zona. Entiendo la preocupación del señor Diputado Delgado, pero los coches se desplazan para ir a llevar combustible, y según las mediciones que hizo ANCAP, la distancia que hay entre la estación de servicio y Garzón es de un kilómetro cuatrocientos o un kilómetro y medio. Yo no vi. la zona; eso es lo que dicen los que han tomado las medidas.

En cuanto al tema del querosén, no quisiera referirme a él, porque es una vergüenza. Ya que el señor Diputado lo mencionó, le diré que no se consigue querosén a granel en ningún lado y se lo dieron a una empresa que lo vende a $ 45 el litro como mínimo, porque está envasado en botella de plástico, que ni siquiera es de un litro sino de novecientos gramos. Estamos hablando de un combustible que es para la gente de bajos recursos. Así que no me hablen de querosén; disculpe señor Diputado que en esta materia sea tan tajante. No veo querosén por ningún lado y cuando tengo que comprarlo, porque lo necesito, vale arriba de $ 45 el litro, cuando a granel cuesta $ 17, $ 18 o $ 19, porque es un combustible económico para clases bajas. Lo dejo fuera de la discusión.

Por lo tanto, si tengo que jugarme por algo esto me lo tomo muy en serio ya que hace muchísimo tiempo que estoy en este tema en cuanto a la estación de servicio sí o no en Lezica, diría que es un asunto que no me compete; que lo arregle ANCAP.

Lo que no vamos a permitir, en cuanto a algunas declaraciones que han salido en la prensa hablo a título personal, no he tenido oportunidad de conversar con los colegas, es que se deje esa estación de servicio y se abra otra. Si está totalmente comprobado que sobran cien estaciones de servicio no vamos a permitir que se abra una más. Todos los años van cerrando, por lo que no podemos permitir que se sigan abriendo más, porque después suceden estas cosas. Esto hay que solucionarlo de cualquier manera. Lo compensamos o dejamos esa estación de servicio, pero no se abre otra donde se dijo que tienen pensado abrirla o trasladarla.

En cuanto a lo de la Intendencia, es una cosa que no tiene nombre. Este asunto tiene nombre propio: estaciones de servicio. La realidad es que pierdo los estribos cuando me vienen a ver los canales. Debo conocer cincuenta supermercados que no tienen un baño, ni salidas de emergencia. Salvo las estaciones muy grandes, nosotros atendemos dos o tres personas en el minimercado y quieren que tengamos baño. Además, en minimercados de quince o veinte metros quieren que tengamos una salida de emergencia. Me parece que es una persecución que no tiene fundamento. En esta materia la Intendencia ha perdido la vergüenza. Estuvimos hace dos años explicándole absolutamente todo y nos dijeron que iban a mandar de nuevo el proyecto a la Intendencia, pero allí no lo tocaron, lo remitieron como estaba, lo aprobaron y no nos avisaron nada. Aprobaron este proyecto entre gallos y mediasnoches; es una vergüenza. Tendría que salir a fotografiar todos los lugares que están en infracción porque aparentemente somos los únicos que lo estamos, y no es así. No estamos en infracción; hacemos las cosas bien. Hace millones de años que no hay un siniestro en una estación de servicio y parece que somos culpables de todas las cosas malas que pasan en este país. Creo que es una persecución. No termino de entender cuáles son las razones. Con este decreto municipal vamos a ir a

ANCAP a pedir un fondo de compensación porque debe haber trescientas estaciones de servicio que no van a poder funcionar. Si quieren desabastecimiento así será. Además, hay estaciones nuevas, que fueron aprobadas hace un mes, que no cumplen con la reglamentación. Y no las aprobamos nosotros, sino la Intendencia. Hay estaciones nuevas de ANCAP que no cumplen con la reglamentación. Entonces ¿en qué quedamos? Francamente, no sé qué más decirles.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Qué plazo les dieron para regularizar la reglamentación de la Intendencia?

SEÑOR CARBAJALES.- En realidad, quedó a un criterio subjetivo. Parte de los planteos que hicimos en la Intendencia, es que, si bien no estábamos de acuerdo en cómo estaba planteada la normativa, podía ser discutible, pero lo que no podía ser discutible era que a una estación que había hecho una inversión totalmente legal, se la tirara abajo por no cumplir con esa normativa. En principio, la Junta estuvo de acuerdo con esa posición y mandó nuevamente el proyecto a la Intendencia. Lo que hizo la Intendencia fue establecer una frase que a nuestro criterio es muy subjetiva, que no habla de plazos, sino que lo que señala es que cuando se haga la renovación de la habilitación comercial de estaciones que ya están, tienen que dirigirse no me acuerdo si es a planificación, porque todavía no está publicado a un sector de la Intendencia donde se evaluarán las reformas que tienen que hacer para conseguir la nueva habilitación. El tema es que queda a criterio de quien esté ahí y que diga: "Bueno, las reformas que les planteamos para renovación es cumplir la normativa, o cumplir esto..." Es decir, no hay un plazo, lo que es un disparate. Por ejemplo, plantean que la entrada al Minimercado no puede ser por la pista de la estación cuando, en realidad, el Minimercado existe gracias a la estación. No existe en el mundo una situación así. Es decir que uno tendría que cargar nafta y si quiere comprar un paquete de cigarros tendría que salir de la estación y entrar por otro lado.

La normativa en sí tiene un montón de aspectos que son increíbles, pero el punto más increíble es que las estaciones que ya están tengan que cumplir la norma; directamente habría que tirar la estación de servicio abajo y construirla de vuelta. Yo creo que desde el punto de vista económico el cumplimiento de esto es inviable. Estamos hablando de un tema de metros; de mover los pilares del techo de la estación, para lo cual habría que tirar todo. Es un problema que viene desde hace muchos años y en este tiempo no se corrigió nada; pasamos en un vacío legal de seis años a un reglamento, o como se llame, que es totalmente inviable e inaplicable. Además, de esto nos enteramos vía prensa, cuando supuestamente nos iban a llamar y demás.

SEÑOR CLAVIJO.- El contador Carbajales describía gráficamente las condiciones que se dan cuando es necesario el traslado de una estación de servicio en cuanto a asumir los costos del agenciero.

El tema que nos preocupa es el de la estación de Lezica que según tengo entendido los concesionarios del sello hicieron inversiones en cuanto a su nueva ubicación, tal como lo describía el sello correspondiente; no solo hicieron la inversión en el predio sino también existió la voluntad expresa de hacer frente a esa erogación de la inversión. Por lo tanto, acá hay una situación más preocupante: teniendo la voluntad y no solo la voluntad, teniendo la solvencia que la agencia o que el sello rompa el contrato como lo rompe compulsivamente sin indemnización y presionando fuertemente a los agencieros a efectos de que les proporcionen el terreno en los accesos nuevos para que se los venda. Ese es uno de los temas que querría que me explicaran.

Este fin de semana trascendió en un artículo de prensa la posibilidad de un paro por parte de las agencias expendedoras de nafta; quisiera saber en qué está eso.

SEÑOR DELGADO.- En el mismo sentido de lo que dice el colega Clavijo quisiera agregar una pregunta. ¿Es común que los sellos exijan una garantía de venta mínima de tantos litros? ¿Es común en los contratos que se garantice un mínimo de venta? Pregunto porque no conocemos el tema.

SEÑOR PARRELLA.- Hoy por hoy no; antiguamente sí.

El perfil de las estaciones de servicio ha ido cambiando. Yo le diría que el 95% de las estaciones de servicios están enclavadas en predios operados por sus mismos dueños. Actualmente, todos somos propietarios de los

terrenos en donde se encuentra enclavada la estación de servicio. Hace veinticinco o treinta años, los terrenos eran propiedad de las Compañías que cobraban un alquiler, que era una parte de la bonificación, y en algunos casos exigía un determinado litraje, y si no se llegaba al mismo había que pagar la diferencia. No conozco esos casos; eventualmente puede haberse tratado en este tema como una obligación a los efectos de hacer desistir al colega que quería realizar la inversión. Lo que sucede es que en esta materia, diría que tengo que darle, a pesar que no me gusta, la derecha a la Compañía para elegir con quién quiere trabajar. A mí me disgusta y en el fondo no estoy de acuerdo; pero si usted lo analiza bien, la Compañía puede tener sus razones y yo no soy quién para objetarlas. Espero haber contestado la pregunta.

Con respecto al paro, el tema es el siguiente. Es un socio y lo tenemos que defender hasta las últimas consecuencias.

Hubo una Asamblea, concurrieron alrededor de ciento diez firmas, casi todas de Montevideo y por unanimidad decidieron que si este asunto no lo arreglamos terminaremos en una paralización de actividades por tres días en una fecha a designar porque la propia Asamblea nos mandató a nosotros a establecer la fecha y ese paro o detención de actividades no me gusta llamarle paro porque tiene otras connotaciones sería por setenta y dos horas. La semana que viene estamos saliendo al interior. Recibimos delegados del interior mañana en Montevideo para explicarles todo y haremos cinco reuniones en el interior para explicar la medida y pedir la absoluta adhesión y todas las firmas. Realizaremos una reunión en Colonia, en Durazno, en Paysandú, en Minas y otra en el Norte, no sabemos todavía dónde.

SEÑOR CLAVIJO.- No quiero polemizar ni que esto se convierta en un ping pong pero existe una contradicción. Por un lado se dice que es derecho del sello trabajar con quien quiera y no me queda claro cuál es la plataforma de la gremial que nuclea a los vendedores de nafta para ir hacia un "lockout", como podría tipificarse a esta medida, cuando no está en juego la continuidad de los concesionarios en el sello. La plataforma no me queda clara.

SEÑOR CARBAJALES.- Sí, no le queda clara porque no hice referencia a ello. Disculpe. En realidad, el punto uno de la plataforma es la indemnización a la estación de servicio.

SEÑOR CLAVIJO.- Menos claro me queda ahora.

SEÑORA PRESIDENTA.- He tratado de seguir el hilo de la conversación y quisiera saber si el punto es que se hace la indemnización pero las personas no están de acuerdo porque, en realidad, quieren estar en donde están...

SEÑOR CARBAJALES.- No,...

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿No? Entonces, el asunto es que no hay indemnización; simplemente, se les termina el contrato, puede haber una prórroga, ¿y después contador?

SEÑOR CARBAJALES.- Quizás el señor Diputado Clavijo podría explicar mejor lo relativo a la contradicción para poder entendernos.

Por lo que pregunta la señora Presidenta, ustedes entienden que la persona quiere quedarse ahí, ¿no?... Bueno, lo que pasa es que... Es decir, yo no veo la contradicción y por eso quiero saber dónde está el tema.

Se hizo una asamblea, contando con la presencia de ellos, que están de acuerdo con esta plataforma y por eso no veo el problema. Por encima, inclusive, de ellos, lo que no quiere la Unión de Vendedores de Nafta es que a una persona que está explotando una estación de servicio mañana se le diga "Adiós" y se quede sin nada. Entonces, se defiende que haya una indemnización en ese sentido. Ese es el punto y es lo que también aceptó la persona, es decir, la estación de Lezica. También puede suceder que la pretensión de la persona implique otras cosas más. En realidad, a nivel de lo que fue la asamblea reitero, estando ellos presentes, esa fue la solución al tema y fue aceptada, por eso no entendía qué era lo que no quedaba claro.

SEÑOR CUSANO.- Siguiendo el hilo de la conversación, al no existir una reglamentación ni una ley que ampare a las estaciones, acá fue mencionado que lo usual es que cuando se deja sin efecto, se traslada o se quiere cambiar el perfil, hay una indemnización para la estación correspondiente, cosa que en este caso no sucede. O sea que, en cierta manera, se viola lo que es usual entre los sellos y las estaciones de servicio porque esa es la práctica corriente ante las distintas modificaciones, como en el caso de la estación del aeropuerto, si mal no recuerdo.

Entonces, se modifica una lógica cronológica de actuaciones entre los sellos y las estaciones de servicio. Yo había entendido eso; para mí está claro. Ahora, lo que yo quiero saber es si hay algún tipo de negociación entre las partes actualmente o está todo a foja cero entre la gremial, la estación de servicio propia, el sello y ANCAP. ¿Cómo están participando todos en este momento?

(Diálogos)

SEÑORA PRESIDENTA.- Suspendemos momentáneamente la toma de la versión taquigráfica.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——Retomamos el registro de la versión taquigráfica.

SEÑOR PARRELLA.- Simplemente quiero agradecer la oportunidad que se nos ha brindado porque sirve para aclarar, para que los señores Diputados se interioricen de este tema. La realidad es que esto es importante, pero no solamente para nosotros: creo que es importante para el país que exista cierta certeza jurídica acerca de cómo se dan las cosas y que no estemos a la buena de Dios y a la buena voluntad de las partes lo que hasta ahora funcionaba, pero a veces suceden este tipo de cuestiones. Entonces, cuanto antes se pueda reglamentar esto, mejor, ya sea por intermedio de la ley, o utilizando de base este decreto para presentar alguna solución. Sé, por ejemplo, que las compañías con ese decreto solamente tienen un problema quizás nosotros cedemos alguna posición y lo arreglamos: se nos permite descolgarnos de las compañías, pero a estas no se les permite descolgarse. Entonces, vamos a emparejar y quizás ya solucionamos el tema y el decreto queda prácticamente firme, porque francamente no es de recibo decir que el decreto se deroga porque sigue habiendo un monopolio y porque ANCAP es el monopolio. El fundamento de la derogación del decreto no sé por dónde anda dice que como hubo un referéndum por la ley de empresas públicas, allá por el año 2002, y ese referéndum fue votado de manera desfavorable, ese decreto no tiene razón de ser. Creo que el decreto no tiene absolutamente nada que ver con que ANCAP opere dentro de la órbita del derecho público o del derecho privado o con que ANCAP se asocie o no. Inclusive, hay cuestiones establecidas en el decreto que dicen que es el Estado el que tiene que fijar los precios, que es el Estado el que tiene que hacer un montón de cosas con referencia al mercado de combustibles para defender al consumidor.

SEÑOR CARBAJALES.- La justificación de por qué el decreto no está más relacionado con la ley de ANCAP carece de lógica. Además, parte de la discusión de fondo acerca de esta estación tiene que ver con de quién es la boca, es decir, de quién es el permiso para explotar la estación. Básicamente en ese decreto de alguna manera se establece que la boca es del dueño de la estación, en este caso, si el decreto estuviera vigente, sería de la gente de Lezica...

SEÑOR PARRELLA.- Con un montón de limitaciones.

SEÑOR CARBAJALES.- Sí, sí, con limitaciones, pero no podría darse una situación como esta en el entendido en que hoy está todo en que ESSO dice que la boca es de ella. Entonces, se traslada y queda afuera. Ese es el fondo de la discusión: de quién es la boca. En una parte estaba plasmado que era del propietario de la estación, entonces, en esta situación la ESSO dice: "Esta boca es mía; yo hago lo que quiero". Por ahí va esta cuestión. El fondo del tema es de legislación y de lo que hay que estudiar mirando hacia delante.

SEÑOR CUSANO.- Antes de suspender la toma de la versión taquigráfica había hecho una consulta. Quedó claro que hay un ámbito negociador para solucionar el tema.

SEÑOR ÁLVAREZ.- Culminando, quería aclarar una cuestión planteada, no sé si por el señor Diputado Cusano o por el señor Diputado Clavijo, referente a qué se estaba haciendo para solucionar este tema. En el día de ayer tuvimos una reunión con la ESSO el señor Parrella está continuamente en contacto con el Directorio de ANCAP y respecto a la parte social a la que se refería uno de los señores Diputados al principio, debo decir que fue por una cuestión zonal que se dio entre el barrio, la estación y todo lo demás, lo cual no es resorte nuestro, pero lo que sí es claro es que la Unión de Vendedores de Nafta aparte de la asamblea y de la medida que está proyectada, sigue haciendo todas las negociaciones con ANCAP, con la distribuidora y por algo estamos acá para arrimar un poco a la parte legislativa.

SEÑORA PRESIDENTA.- En primer lugar, agradecemos la información que se nos ha brindado. Han sido muy bienvenidos a este ámbito, como siempre.

En segundo término, nos quedamos con algunas dudas pero esperemos que las mediaciones y contactos que están haciendo terminen con éxito; si Dios quiere, el año próximo tendremos un proyecto de ley y un reglamento más claros y quienes estén o estemos en el Parlamento el período que viene podrán leer estas versiones taquigráficas para mantener una ilación acerca de lo que ha venido sucediendo con respecto a este tema.

La Comisión agradece la presencia de la Unión de Vendedores de Nafta del Uruguay.

Se levanta la reunión.